हमारे पास कोई डेलिकेटिड लाइन नहीं है, जो लाइन हमारे पास है, उसमें जहां बड़े-बड़े स्टेशन आते है, वहां तो हम उसे डबल कर देते हैं, ट्रिपल कर देते हैं, लेकिन जो दूर-दराज के इलाके हैं, वहां हमारे पास एक ही लाइन है। इसके कारण क्या होता है कि उसी लाइन पर माल गाड़ी भी जाती है, उसी लाइन पर पैसेंजर गाड़ी भी जाती है, सुपर फास्ट भी जाती है, शताब्दी भी जाती है और इसका नतीजा यह होता है कि उससे ओवरलोडिंग होती है हमारे ट्रेक की ऐवरेज लाइफ हम 35 साल रखते हैं, तो जो ओवर लोडिंग होती है उसके कारण भी यह घटनाएं घटती है। इंस्पेक्शन के कारण भी कुछ यह होता है और इसमें हमें आदमियों की संख्या थोड़ी कम नज़र आई है। इंस्पेक्शन का काम जिनको दिया गया है—पी०डब्ल्यू०आई० है या डिवीजनल इंजीनियर से लेकर के जो और नीचे का स्टाफ है, की-मैन से लेकर इन सारे लोगों को जितना काम है और जितना उनका इंस्पेक्शन होना चाहिए, उसमें भी हमने कमी पाई है और इसका कारण यह है कि आदमियों की संख्या थोड़ी कम है और इस पर भी हम गंभीरतापूर्वक विचार करने का काम कर रहे हैं। इसके अलावा, सभापति महोदय, जो चक्का होता है, तो उस व्हील की खराबी के कारण भी कभी-कभी घटनाएं हो जाती हैं और हम उनको रोकने के लिए प्रयत्नशील है। हमने प्रत्येक डिपार्टमेंट के ऊपर अलग-अलग रिस्पांसिब्लिटी फिक्स कर दी है और जो पहले लिखा जाता था "मिसलेनियस", जिसमें रिस्पांसिब्लिटी किसकी है, यह पता नहीं चलता था, हमने उसमें भी कहा है कि अब कोई मिसलेनियस नहीं रहेगा बल्कि एक-एक घटना की रिस्पांसिब्लिटी एक-एक डिपार्टमेंट को लेनी होगी और इसका हम कड़ाई से पालन भी कर रहे हैं।

श्री लक्खीराम अग्रवाल: सभापति महोदय, जहां तक रेलमाड़ियों के पटरी से उतरने का सवाल है, साउथ ईस्टर्न रेलवे में चक्रधरपुर से लेकर डोंगरगढ़ तक कोई महीना ऐसा नहीं जाता जब कि कोई न कोई माल गाड़ी पटरी से न उतरती हो। उस इलाके में आतंकवादी गतिविधियां या विध्वंस और तोड़फोड़ की घटनाएं कभी होती नहीं हैं। तो मैं जानना चाहता हूं कि क्या मंत्री महोदय ने कभी इस तरफ ध्यान दिया है या उनके पास कोई ऐसी रिपोर्ट है कि इन माल गाड़ियों के रोज-ब-रोज पटरी से उतरने के क्या कारण हैं? क्या इसके कोई टैक्निकल कारण हैं, कौन से कारण है? क्या रेलों का रख-रखाव या डिब्बों का रख-रखाव इसका कारण है? इन माल गाड़ियों के पटरी से उतरने के बाद सारी लाइन जाम हो जाती है और मुसाफिरों को कई घंटों तक, रेलें लेट होने होने के कारण, तकलीफ होती है और इससे रेल विभाग का नुकसान भी होता है। तो क्या रेल मंत्री महोदय का ध्यान इस तरफ आ गया है और उन्होंने इसकी कोई जांच कराई है कि उस इलाके में इतनी माल गाड़ियां पटरी से क्यों उतरती हैं?

श्री राम विलास पासवान: अध्यक्ष जी, जैसा मैंने कहा कि हमारे सामने समस्याएं हैं। समस्या है कि जितना ट्रैक हमारा रिन्यूअल होना चाहिए, वह हम नहीं कर पाते हैं रिसोर्सिज़ के अभाव में। इस साल हमने जो टारगेट रखा है। 1250 करोड़ रुपया रखा है और इसमें जो नवीनीकरण का टारगेट है वह 2800 किलोमीटर है। 1997-98 में, जबकि पिछली बार हमने 2564 किलोमीटर रखा था। तो एक तो ट्रैक का जितना रिन्यूअल होना चाहिए वह नहीं हो पाता और वह उसके अभाव में ओवर ऐज हो जाता है। दूसरा आपने जो मेंटेनेंस का सवाल उठाया, इसमें मेंटेनेंस तो नहीं लेकिन जो हमारी बोगी है या कोचिज़ हैं, उनका ओवर ऐज होता है और जितनी संख्या में ओवर ऐज होता है, उसके अनुपात में हम उन्हें नहीं बना पाए हैं। हम उसको भी ठीक करना चाहते हैं, जिस लाइन की आपने बात की है. इसमें काम चालू है और हमें लगता है कि 50 परसेंट काम पूरा हो गया है और 50 परसेंट काम हम जल्द से जल्द पूरा करने का काम करेंगे। दूसरी चीज़ यह है कि हमारे पास रेलवे का सैल एक ही है भिलाई का और हमें इस भिलाई सैल पर निर्भर करना पड़ता है। उसको भी हम आग्रह कर रहे हैं कि वे भी जरा दोनों चीजों में तत्परता दिलवाएं— क्वालिटी में भी और संख्या में भी, जिससे कि हम इस काम को पूरा कर सकें।

MR. CHAIRMAN: Question Hour is over.

WRITTEN ANSWERS TO STARRED QUESTIONS

Satellite phone facility in trains

*281. DR. D. VENKATESHWAR RAO: Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

(a) the trains where satellite phone facility are available and charges per call fixed;

(b) how much the Railways are to pay to VSNL for this purpose; and

(c) the target set to extend the facility to all the Express and Mail Trains?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI RAM VILAS PASWAN): (a) The satellite based telephone services have been made available in Rajdhani Express trains running between Mumbai and New Delhi. The call charges are Rs. 126/- per minute for Inland calls i.e. calls within India and Rs. 162/- per minute for all International calls. These charges have been fixed provisionally.

(b) The amount payable by the Railways to Videsh Sanchar Nigam Ltd. is Rs. 120/- per minute for the Inland calls and Rs. 150/- per minute for International calls.

(c) These services are planned to be extended to all the Rajdhani Express Trains by the end of 1997-98. Its extension to all the Express and mail Trains would depend upon the success and popularity of the scheme in Rajdhani Express and logistic problem of providing the service in these trains.

IPWEI technical papers on train accidents

*284. SHRI S. MUTHU MANI: Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

(a) whether it is a fact that poor quality of inspection and maintenance of tracks accounts for forty percent of rail accidents;

(b) the action taken by Government to improve quality of inespction and maintenance of tracks;

(c) whether the Institute of Permanent Way Engineers India (I.P.W.E.I) has presented to the Government 25 technical papers and also suggested various measures to prevent rail accidents mainly due to poor quality of inspection and maintenance; and

(d) if so, the action taken by Government to implement the said recommendations of I.P.W.E.I. India?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI RAM VILAS PASWAN): (a) No, Sir.

(b) For improved maintenance and inspection of track, machines are being increasingly used progressively.

Track renewals are being carried out with modern track structure, using heavier long welded rails, concrete sleepers and track laying work is being progressively done by machines.

(c) Yes, Sir.

(d) The recommendations are reiteration of the existing instructions and directives in regard to good maintenance practices, which were highlighted during discussions of the technical papers. All the delegates present during the Seminar from the Railways were advised to ensure their implementation.

Review of achievements of Primary Education

*285. SHRIMATI KAMLA SINHA: Will the Minister of HUMAN RESOURCE DEVELOPMENT be pleased to state:

(a) whether any review of the achievements of the primary education in the country during 1995 and 1996 as against the projection has been made by Government;

(b) if so, the details thereof;

(c) the reasons for shortfall in the primary education projections during 1996;

(d) the names of the State Governments which have shown unsatisfactory performance in the primary education programme; and

(e) the manner in which Government propose to proceed in the matter?

THE MINISTER OF HUMAN RESOURCE DEVELOPMENT (SHRI S. R. BOMMAI): (a) to (c) In pursuance of the National Policy on Education 1986, as modified in 1992, concerted efforts are being made by Central and State Governments to achieve the goal of Universalisation of Elementary Education before we